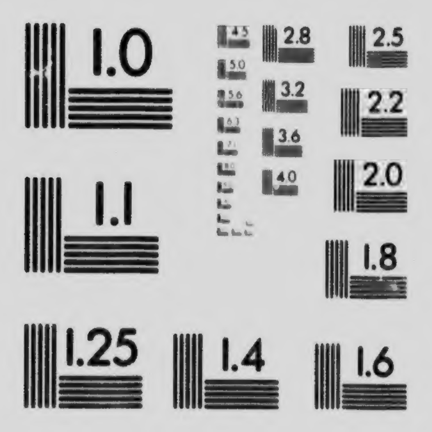
MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)









LE PORT DE QUEBEC



DESCRIPTION HISTORIQUE DE SON ORIGINE JUSQU'A CETTE DATE ET SON DEVELOPPEMENT ACTUEL.





DESCRIPTION HISTORIQUE DE SON ORIGINE JUSQU'A CETTE DATE ❡ SON DEVELOPPEMENT ACTUEL.

1912
(49)

LE PORT DE QUEBEC



LES origines du port de Québec remontent aussi loin dans notre histoire que les débuts de la colonie elle-même. Ce port, outre son antiquité, possède des lettres de noblesse que nul autre au pays ne saurait lui disputer. Leur énumération est aussi longue qu'elle est glorieuse.

Dès 1535, le 14 septembre, c'est Jacques Cartier qui arrive à Québec avec *La Grande Hermine,* 120 tonneaux, *La Petite Hermine,* 60 tonneaux et *L'Emérillon,* 40 tonneaux.

Ces trois petits vaisseaux après avoir hardiment bravé l'inconnu, arrivaient de St. Malo à Québec, sains et saufs, sans le secours d'un pilote, sans phares lumineux, sans bouées, etc.

Deux de ces trois vaisseaux, *L'Emérillon* et *L'Hermine* nous revenaient six ans après en 1541; ils étaient commandés par le même Jacques Cartier auquel est dû la découverte du Canada.

Enfin, le 3 juillet 1608, Samuel de Champlain arrivait pour fonder Québec.

Cette bonne vieille ville si paisible aujourd'hui a subi de nombreux assauts dans le passé; elle s'est vue cinq fois assiégée: la première fois, c'était par l'Amiral David Kirke. Champlain dénué de tout fut forcé de lui rendre la ville le 9 août 1629, mais en obtenant tous les honneurs de la guerre. A ce moment, la paix avait été conclue entre la France et l'Angleterre, hors la connaissance de Kirke qui dut remetttre la ville qu'il venait de prendre.

Le second siège eut lieu le 16 octobre 1690. L'Amiral Wm. Phipps, après avoir mouillé sa flotte envoya ses délégués au gouverneur Frontenac qui lui fit la mâle réponse que l'on connait: "Allez dire à votre maître que je lui répondrai par la bouche de mes canons." Après avoir bombardé la ville pendant une semaine, Phipps, découragé, partit avec ses vaisseaux le 23 octobre.

Le troisième siège, qui se termina par la cession de la colonie à l'Angleterre fut celui du général Wolfe, le 12 septembre 1759. Les deux chefs d'armée, Wolfe et Montcalm donnèrent glorieusement leurs vies dans cette fameuse bataille des Plaines d'Abraham.

L'armée suivante, le vaillant Chevalier de Lévis tenta de reprendre Québec et gagna la célèbre bataille de Ste. Foye; mais cette victoire fut sans résultat vu le traité qui venait d'être conclu entre la France et l'Angleterre.

Notre port eut le grand honneur d'être

visité par un jeune officier anglais, celui qui devait être plus tard le célèbre Amiral Nelson, le héros de Trafalgar et d'Aboukir. Il arriva à Québec le 1er juillet 1782 comme commandant de l'*Albemarle*. Pendant son séjour dans la vieille capitale il eut tout un roman; il devint éperdument amoureux d'une belle québecquoise, Mademoiselle Mary Simpson qui habitait un cottage, "Bandon Lodge," où se trouve actuellement la superbe résidence du sénateur Shehyn, et qui conserve encore le même nom. La chronique rapporte que, le moment du départ arrivé, il fallut le ramener presque de force à bord de son vaisseau; il ne voulait pas se séparer de cette fée qui l'avait séduit. Cette charmante sirène épousa plus tard le Colonel Mathews, secrétaire militaire de Lord Dorchester. Elle mourut en 1830.

Enfin le dernier siège fut celui par Montgomery et Arnold, le 8 novembre 1775; Il furent victorieusement repoussés, et, Montgomery, le général américain perdit la vie dans cette aventure.

Au mois d'août 1787, la ville de Québec était visitée par le premier membre de la famille royale d'Angleterre. Le *Pegassus*, en effet, avait amené le plus jeune fils du roi Geo. III, William Henry, Duc de Clarence. Quelques années plus tard, le 18 août 1791 Son Altesse Royale, Edouard Auguste, Duc de Kent, le père de la future reine Victoria arrivait à bord de l'*Ulysses*.

Depuis Québec a salué tour à tour Son Altesse Royale le Prince de Galles en 1858, qui fut plus tard Edouard VII; Son Altesse Royale la Princesse Louise qui arriva avec le Marquis de Lorne aujourd'hui le Duc d'Argyle en novembre 1879; Son Altesse Royale le Prince de Galles en 1890 et en 1908, et qui est aujourd'hui le roi George V; au commencement de mai 1911 Son Altesse Royale le Duc de Connaught, l'oncle du roi actuel arrivait à Québec comme gouverneur général du Canada. Le dernier prince royal fut Son Altesse Royale le Prince Albert, le second fils du roi actuel, c'est dans l'été de 1913, au mois de juin qu'il visita Québec.

Le commerce d'outre-mer ne commença vraiment que vers 1796; à cette époque des vaisseaux arrivèrent à Québec pour échanger du sucre, du vin, des liqueurs, des marchandises sèches, des gréments maritimes etc., contre les pelleteries de la compagnie de la baie d'Hudson et celle du Nord-Ouest. A ce moment le commerce de bois qui devait dans l'avenir prendre un si grand développement, était dans son enfance. On commençait aussi la construction des bâtiments sur les bords de la rivière St. Charles au Cap Blanc, à l'anse Wolfe.

C'est au port de Québec que revient l'honneur d'avoir construit le premier vaisseau mû par la vapeur qui ait fait la traversée de l'Atlantique; il s'appelait le *Royal George*

$66,000; il était destiné à faire le commerce entre cette ville et celle d'Halifax. Les desseins du *Royal George* furent préparés par monsieur James Goudie; le chantier de construction était celui de MM. Sheppard et Campbell située à l'Anse des Mères. La cérémonie de sa mise à l'eau eut lieu le 20 avril 1831, en présence de Lord Aylmer. Ce vaisseau à jamaishistorique fit son premier voyage au mois d'août 1831.

Un évènement d'une haute importance se produisit à Québec en 1855: une frégate française *La Capricieuse*, sous le commandement du Commandant de Bellevèse, mouilla dans le port de Québec. C'était la première fois, depuis la cession du Canada à l'Angleterre que l'on voyait flotter les trois couleurs aux mâts d'un vaisseau français. La guerre de Crimée dans laquelle les armées françaises et anglaises avaient combattues côte à côte, avait ramené des relations cordiales entre ces deux puissances. C'est depius cette date que les canadiens-français ont commencé à arborer le drapeau tricolore au jours de leurs fêtes.

Cette visite de *La Capricieuse* donna lieu à de grandes réjouissances à Québec.

Au mois de juillet 1861 la population de Québec fut jetée dans l'étonnement par l'arrivée du vaisseau géant le *Great Eastern*, d'un tonnage inconnu jusqu'alors, 19,000 tonnes. Il mesurait 692 pieds en longueur, sa largeur était de 83 pieds et son tirant d'eau

et jaugeait 1370 tonneaux. Il fut construit à Québec par une compagnie, au prix de 58 pieds; il avait six mâts. Après quelques voyages qui ne furent pas un succès commercial, on l'employa à la pose du premier cable sous-marin, entre l'Europe et l'Amérique.

En 1822, Monsieur James George, un marchand intelligent et clairvoyant proposa un plan pour augmenter les accommodations du hâvre: il suggérait la construction d'un bassin dans la rivière St. Charles, à l'endroit où elle se jette dans le fleuve St. Laurent. Il proposa aussi la construction d'un chemin à rails en bois, mais il passa pour un illuminé!



Le capitaine Boxer soumit à son tour en 1848, à la corporation de la cité de Québec un nouveau plan pour améliorer le port. Il voulait que l'on construisit les uns à la suite des autres, trois bassins à eau profonde, de 1,000 de long chacun, sur 300 de largeur, parallèllement à la rue St. André. Le maire de Québec à cette époque, —l'hon. Ulric J. Tessier,—favorisa ce projet.

La première Commission du Hâvre pour Québec fut établie en 1858 par le statut 22 Vict. chap. 32; sa constitution fut modifiée en 1873 par 36 Vict. chap. 62, et en dernier lieu en 1912 où elle fut réduite à trois membres qui sont MM. Wm Price, J. B. E. Letellier et O. A. Gravel.



A part le fait que Québec par sa position géographique, se trouve à la tête de la navi-

gation du St. Laurent pour les vaisseaux d'un grand tirant d'eau, elle possède aussi des avantages exceptionels pour l'accommodation du commerce maritime.

"Pour les fins du présent acte, la hâvre de Québec comprend:

(*a*) "Le fleuve St. Laurent et ses rives jusqu'à la marque des hautes eaux, entre une ligne tirée à partir de la culée occidentale du pont qui traverse l'embouchure de la rivière du Cap Rouge, dans une direction S. 15° E., astronomique, jusqu'à une intersection avec la marque des hautes eaux sur la rive sud du fleuve St. Laurent, et une ligne tirée à partir du côté est de l'embouchure de la rivière Montmorency, en droite ligne avec l'église catholique romaine de la paroisse de Ste. Pétronille, sur l'ile d'Orléans, et prolongée depuis là jusqu'à une intersection avec la marque des hautes eaux sur la rive sud du fleuve St. Laurent;

(*b*) "Les parties de tous les tributaires qui se jettent dans le St. Laurent, entre les dites lignes, jusqu'où monte la marée;

(*c*) "Tous les terrains, bâtiments, quais, jetées, docks, bassins, cales et autres immeubles situés entre les dites lignes et, lors de la sanction du présent acte, attribués, soit en fidéi-commis ou autrement, aux Commissaires du Hâvre de Québec, ou possédés ou occupés ou utilisés par eux, ou qui, après la dite date, leur seront attribués, ou qu'ils possèderont, occuperont ou utiliseront."

Le fleuve, à l'exception du côté de Beauport, est bordé de quais et de jetées, dans les limites du port, sans compter le Bassin Louise, à l'entrée de la rivière St. Charles, qui fait l'admiration de tous ceux qui le voient. Sa superficie est d'environ vingt arpents avec une profondeur d'eau de 26 à 27 pieds à marée basse; son front en quai est de 3500 pieds. Cette longueur a été considérablement augmentée par le prolongement de la jetée dans la direction de Beauport.

Ce bassin est situé à proximité du centre principal des affaires, dans le voisinage des banques, de la Douane et des magasins de gros, à la basse-ville.

Les deux bassins sont séparés par un mur transversal d'une longueur de 800 pieds et d'une largeur de 150 pieds, sur lequel un chemin de voitures et de piétons conduit à la Jetée Louise, de même qu'au bassin extérieur. On trouve sur cette Jetée Louise les bureaux d'immigration, le dépôt des immigrants et plusieurs autres bâtisses pour la réception du fret et des passagers, apportés et amenés par les grands paquebots océaniques qui accostent le long d'un quai colossal bâti à angles droits avec la Jetée Louise et formant un brise lame d'une étendue de 2361 pieds. Quatre des plus grands vaisseaux océaniques peuvent y accoster à l'aise et en même temps, sans l'assistance de remorqueurs.

A mer très basse, de 10 à 15 pieds, les vais-

seaux d'un tirant d'eau de 10 à 12 pieds peuvent mouiller sans difficiulté en dedans de ces bassins. Les quais sont complètement pourvus de hangars et de voies d'évitement pour chemins de fer; ils sont éclairés à l'électricité et ont un système parfait d'égouts; il y a aussi un aqueduc pour approvisionner les vaisseaux d'eau potable.

A l'ouest de la Pointe-à-Carcy, on a construit des quais sur une grande longueur, le long du fleuve; ces quais sont utilisés par les petits bateaux à vapeur qui font le commerce de cabotage.

Pour améliorer le hâvre davantage, le gouvernement du Canada a décidé de faire construire deux quais de 350 par 1000 pieds ainsi qu'une écluse ou barage à l'embouchure de la rivière St. Charles. De plus, le gouvernement du Canada vient de donner le contrat pour la construction d'une cale sèche à Lévis, en face de Québec, d'une dimension si vaste, qu'elle pourra recevoir aisément les vaisseaux du plus grand tonnage, du type Imperator. Il va aussi construire un nouvel élévateur pour le grain: toutes ces ameliorations vont coûter environ $10,000,000.

Les vaisseaux qui doivent entrer dans le bassin intérieur pour y déposer leurs cargaisons ou en recevoir, peuvent le faire deux fois par vingt-quatre heures. alors que les portes en sont ouvertes pour une couple d'heures chaque fois, à marée haute, pour permettre l'entrée et la sortie des vaisseaux.

L'entrée du dock à plat a 65 pieds de largeur, ce qui permet aux plus gros vaisseaux d'y entrer avec facilité.

Il y a sur la jetée six voies de chemins de fer qui donnent accès à celle-ci aux compagnies suivantes: le Pacifique Canadien, le Grand Tronc, le Grand Nord, le Québec et Lac St. Jean, le Québec Montmorency et Charlevoix. Lorsque le pont de Québec sera terminé, le chemin de fer Intercolonial, le Québec Central et le Transcontinental National pourront arriver directement à cet endroit. En attendant la complétion du pont, il y a un service de bateaux-passeurs, qui transportent les chars de fret à la Pointe-à-Carcy, dans le hâvre même

Voici, du reste ce que contenait au mois de juin 1911 "*The Syren & Shipping*, journal publié à Londres.

"Quant au développement de la navigation, "il y a un progrès constant dans les accommo-"dations qu'offrent les deux principaux ports—"Québec et Montréal.—La nature a doté "la première d'un port magnifique qui couvre "une espace de dix milles, de l'est à l'ouest. "Les flottes du monde entier pourraient "facilement mouiller dans ses limites et la pro-"fondeur de l'eau est suffisante pour les plus "gros vaisseaux actuels comme pour ceux "qui seront construits d'ici à longtemps. "Les autorités comprennent la nécessité de "maintenir ce port à la hauteur des exigences

"modernes. A l'instar de Liverpool, dont "soit dit en passant, il est de 500 milles plus "proche que New York, c'est un grand port "pour le traffic des passagers; et comme à "Liverpool, il possède des accommodations "pour faciliter un rapide transbordement des "transatlantiques au chemin de fer et *vice versa.* "Il arrive très souvent que le train spécial "des bateaux, destiné à Montréal ou à d'autres "centres, est prêt à partir une demie heure "après l'arrivée des plus grands bateaux. "Le voyageur qui part de Liverpool en des-"tination, disons pour Chicago, est rendu "plus vite, même s'il est venu sur un steamer "faisant 18 nœuds que ceux qui ont pris "passage à bord des grands Léviatans de vingt-"cinq nœuds, par la voie de New York.

"Le trafique des passagers par le St. Laurent "a certainement augmenté pendant la der-"nière décade et il s'accroît de jour en jour. "Lorsque le chemin de fer transcontinental "sera terminé de même que le pont de Québec, "lequel donnera l'accès immédiat à la ville "à quatre chemins de fer additionels, les "facilités de distribution de ce port, tant "sous le rapport des passagers que sous le "celui des cargaisons sera l'égal des meilleurs "au monde."

A coté de la cale-sèche actuelle située à Lévis et dans le voisinage de celle dont on va commencer la construction, se trouve le chantier maritime de MM. Davie, parfaite-

ment outillé, pour réparer les avaries arrivées aux vaisseaux dans le cours de la traversée; ils sont aussi munis d'appareils de sauvetage et d'un puissant remorqueur pour aller porter secours aux naufragés.

Enfin, le gouvernement a fait placer depuis le golfe St. Laurent jusqu'à Montréal un système perfectionné de télégraphe, de bouées et de phares de tout genre qui enlèvent tout danger pour la navigation.

Le dernier rapport de la Commission du Hâvre (1912) constate que 392 vaisseaux représentant un tonnage de 1,723,630 sont entrées dans le port venant de l'intérieur; 91 vaisseaux représentant un tonnage de 360,054 tonnes, avec des cargaisons de 44,801 tonnes, 579 têtes de bétail; 26,511 pieds de bois marchand sont partis de ce port, tandis que 7,463 tonneaux de cargaison générale, 1,568,168 minots de grain, 26,377 dormants de chemins de fer, 14,832 cordes de bois de pulpe ont été expédiés des ports d'en bas. Pendant cette même saison les steamers, portant les malles ont débarqué 172,812 passagers de première, de seconde et de troisième classe.

La navigation s'ouvre entre le 10 et le 15 avril, quelques fois auparavant, pour se fermer vers la fin de décembre.

Le port de Québec est maintenant ouvert tout l'hiver depuis que les steamers *Montcalm* et *Lady Grey* brisent la glace entre la ville et le Cap Rouge.